VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 175)
z dnia 20 marca 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 175)

20 marca 2018 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, oraz **Artura Zasady (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie poprawek zgłoszonych w czasie drugiego czytania do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (druki nr 2286 i 2314);

– informacja prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na temat roli czynnika ludzkiego w zdarzeniach kolejowych – nowe podejście do czasu pracy i egzaminowania pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego w związku z utworzeniem przy prezesie UTK Centrum Monitorowania i Egzaminowania Maszynistów.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Ignacy Góra** prezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Leszek Korczak** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Przemysław Wróbel** przedstawiciel Centrum Unijnych Projektów Transportowych, **Marek Olkiewicz** wiceprezes PKP PLK S.A. wraz ze współpracownikami, **Ewa Boguszewska** pełnomocnik zarządu, dyrektor Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi PKP Intercity S.A. wraz ze współpracownikami, **Grzegorz Mirowski** naczelnik Biura Strategii i Polityki Obsługi Klienta PKP S.A., **Jacek Kosiński** członek zarządu CS Natura Tour Sp. z o.o., **Zenon Kolendra** członek zarządu PKP CARGO wraz ze współpracownikami, **Magdalena Wróbel** dyrektor Biura Zarządu i Rozwoju Kadr Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów, **Wojciech Jurkiewicz** prezes Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Marcin Mykietyński, Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Dariusz Dąbkowski, Wojciech Paluch** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Otwieram posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. W porządku dziennym do tej pory mieliśmy zaplanowany tylko jeden punkt, tzn. informację prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na temat roli czynnika ludzkiego w zdarzeniach kolejowych – nowe podejście do czasu pracy i egzaminowania pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego w związku z utworzeniem przy prezesie UTK Centrum Monitorowania i Egzaminowania Maszynistów. Jednak ze względu na zaistniałe okoliczności, z jednej strony, i na oszczędność czasu z drugiej strony, proponuję rozszerzyć porządek dzienny o rozpatrzenie poprawek zgłoszonych w czasie drugiego czytania do projektu ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, druki nr 2286 i 2314. Tę poprawkę zgłosił Klub Parlamentarny Platforma Obywatelska.

Czy jest zgoda państwa posłów na to, abyśmy nie musieli zwoływać odrębnego posiedzenia Komisji tylko w celu rozpatrzenia tej poprawki, ale rozszerzyli pierwotny porządek obrad i zajęli się tą kwestią na obecnym posiedzeniu? Nie słyszę sprzeciwu. Bardzo dziękuję. Stwierdzam, że przyjęliśmy porządek obrad w zmienionej formie. Jako pkt 1

proponuję rozpatrzenie poprawki zgłoszonej w drugim czytaniu. Na sali jest pan poseł Lamczyk, sprawca całej zaistniałej sytuacji. To on był wnioskodawcą i dlatego bardzo proszę, panie pośle, żeby przedstawił pan Wysokiej Komisji treść swojej poprawki.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, szanowni państwo, moim zdaniem ta poprawka jest bardzo istotna, ponieważ określa ona wytyczne do rozporządzenia ministra. Ponieważ tworzycie państwo rynek kolejowy, musicie ponieść konsekwencje swoich działań. Trzeba być otwartym na pewne rozwiązania, ponieważ stanowią one wartość dodaną dla społeczności, dla pasażerów i dlatego proponuję Wysokiej Komisji zaakceptowanie zgłoszonej poprawki. Jak powiedziałem, rzecz jest istotna. W posiedzeniu uczestniczy pan minister Bittel, który jak sądzę rozumie nasze argumenty. Na marginesie mówiąc, w świetle obecnych zmian personalnych życzę mu, aby jak najdłużej sprawował urząd ministra.

Bardzo państwa proszę o zaakceptowanie przedłożonej poprawki.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Proszę o stanowisko rządu w tej sprawie.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, jestem nieco zdekoncentrowany wypowiedzią pana posła wnioskodawcy, ale postaram się podołać stojącemu przede mną zadaniu. Szanowni państwo, mam wrażenie, że ta poprawka w zbliżonym, a być może nawet identycznym kształcie stanowiła przedmiot obrad podczas pierwszego posiedzenia Komisji na temat tej ustawy. To uwaga natury porządkowej.

O ile dobrze pamiętam, zaprezentowałem wówczas Wysokiej Komisji stanowisko, z którego wynikało, iż przyjęcie takiego rozwiązania nie jest niezbędne, ponieważ de facto proponowana zmiana udziela delegacji do spraw, które są już uregulowane. Proszę zwrócić uwagę na dwa istotne elementy. Pierwszy odnosi się wprost do brzmienia tej poprawki. W rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., czyli w przepisach unijnych, jest określony minimalny okres pomiędzy ogłoszeniem o zamiarze udzielenia zamówienia publicznego a rozpoczęciem usługi i ten okres wynosi rok. Podkreślam, ten okres jest zdefiniowany, znajduje się w przepisach i to właśnie on jest okresem minimalnym. Dlatego dawanie teraz delegacji ministrowi infrastruktury do określania minimalnego okresu, który jest już określony, nie ma żadnego uzasadnienia. Ta sprawa jest już uregulowana. Przynajmniej w tym zakresie.

Oprócz tego mamy również przepisy, które wprawdzie są fakultatywne, ale jednak dość szczegółowo opisane w podobnym zakresie w obowiązującym art. 21, który dotyczy kwestii związanych z postępowaniami przetargowymi wtedy, gdy one faktycznie zaistnieją w obrocie. Zwracam uwagę, że dążymy do rozstrzygnięć przetargowych i związane z nimi kwestie są już opisane.

I jeszcze jedna uwaga na zakończenie. Umiejscowienie tej poprawki, czy też raczej mówiąc precyzyjnie delegacji, jeśli Wysoka Komisja uznałaby, że taka delegacja powinna być udzielona, jako ust. 1a w art. 19, który mówi o trybach, jest nie do końca trafne. Jeśli już, to ta kwestia powinna znaleźć się obok spraw związanych z ogłaszaniem lub w jakimś innym miejscu ustawy bardziej komponującym się z tekstem delegacji.

Szanowni państwo, nie widzę powodu, który uzasadniałby przyjęcie zgłoszonej poprawki. W mojej ocenie istnieją już przepisy, które wszystkie tego rodzaju kwestie regulują i moim zdaniem są to przepisy całkowicie wystarczające. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Proszę o stanowisko Biura Legislacyjnego.

Legislator Wojciech Paluch:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, chcielibyśmy dodać, abstrahując od merytorycznych kwestii poruszonych przez pana ministra, że w zaproponowanym upoważnieniu znajdują się kwestie, które powinny być uregulowane w przepisach ustawowych. Jeżeli spojrzymy na upoważnienie pod kątem zakresu przedmiotowego, to znajdziemy w nim propozycję, żeby w akcie rangi niższej niż ustawa określić obowiązki w zakresie gwaran-

cji socjalnych, jak i zasady przejmowania pracowników. Tego rodzaju kwestie mogą być regulowane tylko na mocy przepisów ustawy, a nie w tzw. akcie podustawowym.

Poza tym wydaje się nam, że należałoby jeszcze wykazać związek merytoryczny z przedłożeniem, nad którym pracujemy, żeby upoważnienie dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania stosownego rozporządzenia nie wykraczało poza zakres pierwotnego przedłożenia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Sytuacja jest jasna. Poddaję pod głosowanie poprawkę, którą przedstawił poseł Lamczyk. Kto jest za pozytywnym zaopiniowaniem tej poprawki? (8) Kto jest przeciw? (11) Kto się wstrzymał od głosu? (0). Stwierdzam, że Komisja nie rekomenduje przyjęcia tej poprawki.

Pozostaje nam jeszcze wyznaczenie posła sprawozdawcy. Sprawozdawcą Komisji do projektu tej ustawy byłem wcześniej ja i teraz, dzięki inicjatywie posła Lamczyka, ponownie będę musiał występować na forum Sejmu. Dziękuję panu za to, panie pośle. Przyjmuję oczywiście tę zaszczytną funkcję, o ile nie ma innych kandydatur i nikt nie zgłosi sprzeciwu. Nie słyszę sprzeciwu. Dziękuję bardzo.

Przechodzimy do realizacji pkt 2 porządku dziennego. Przekazuję przewodnictwo obrad panu przewodniczącemu Arturowi Zasadzie. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Szanowni państwo, w imieniu pana przewodniczącego, moim własnym i wszystkich pozostałych członków prezydium Komisji Infrastruktury chciałbym przywitać gości przybyłych na posiedzenie Komisji. Serdecznie witam pana ministra Andrzeja Bittela, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury oraz towarzyszące mu osoby: pana Jakuba Kapturzaka, zastępcę dyrektora Departamentu Kolejnictwa oraz pana Waldemara Niedzielę, głównego specjalistę w tym departamencie. Witam także prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, pana Ignacego Górę wraz z grupą współpracowników: wiceprezesem Kamilem Wilde, zdaje się, że pan prezes jest nieobecny, ale są z nami panowie Piotr Combik, dyrektor Departamentu Personelu i Przewozów oraz Michał Zięba, dyrektor Departamentu Monitorowania i Bezpieczeństwa UTK. Najwyższą Izbę Kontroli na dzisiejszym posiedzeniu Komisji reprezentuje pan Leszek Korczak, doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury NIK. Witam pana Przemysława Wróbla z Centrum Unijnych Projektów Transportowych, witam wiceprezesa PKP PLK S.A. Marka Olkiewicza wraz z towarzyszącą mu panią dyrektor Grażyną Blicharz. Z ramienia PKP Intercity S.A. są dziś z nami: pani Ewa Boguszewska, pełnomocnik zarządu i dyrektor Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi i pan Michał Zamorski, zastępca dyrektora Biura Dyspozytury i Zarządzania Przewozami. Witam również pana Grzegorza Mirowskiego, naczelnika Biura Strategii i Polityki Obsługi Klienta PKP S.A., a także pana Jacka Kosińskiego, członka zarządu CS Natura Tour, pana Zenona Kozendrę, członka zarządu PKP CARGO i pana Mariana Płachetkę z tej samej firmy. Przewozy Regionalne Sp. z o.o. są reprezentowane przez panią Magdalenę Wróbel, dyrektora Biura Zarządu i Rozwoju Kadr i pana Zbigniewa Chmiela. Witam także prezydenta Związku Zawodowego Maszynistów, pana Leszka Miętka oraz przedstawicieli Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych, panów Wojciecha Jurkiewicza i Michała Litwina.

Szanowni państwo, bardzo dziękuję wszystkim gościom za przybycie na obrady Komisji Infrastruktury. Przyjęty porządek dzienny przewiduje przedstawienie informacji prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na temat roli czynnika ludzkiego w zdarzeniach kolejowych oraz nowego podejścia do czasu pracy i egzaminowania pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego w związku z utworzeniem przy prezesie UTK Centrum Monitorowania i Egzaminowania Maszynistów.

O zabranie głosu proszę pana Ignacego Górę, prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, chciałbym dzisiaj przybliżyć państwu pewne szczegóły naszej propozycji, która zawiera nowe rozwiązania w zakresie egzaminowania i monitorowania maszynistów z zespołów drużyn trakcyjnych.

Na początek kilka słów na temat statystyki. W Polsce obecnie mamy ponad 17 tysięcy maszynistów. Tej grupie zawodowej stawia się szczególne i bardzo wysokie wymagania, zwłaszcza jeśli chodzi o stan zdrowia, umiejętności i kwalifikacje. Żeby zostać maszynistą, trzeba przejść specjalistyczne szkolenie i zdać szereg egzaminów. Najpierw otrzymuje się tzw. licencję maszynisty, która w gruncie rzeczy do niczego jeszcze nie uprawnia posiadacza, dopiero zdobycie wyższych kwalifikacji poprzez zaliczenie kursu na tzw. świadectwo maszynisty i zdanie egzaminu pozwalają maszyniście na obsługę pociągów. Chodzi o pociągi liniowe, zarówno towarowe, jak i pasażerskie. Wymienione kwalifikacje i uprawnienia pozwalają również na obsługę pociągów manewrowych i świadczenie pracy na kolejowych bocznicach.

Szanowni państwo, wielce interesująca jest struktura wiekowa polskich maszynistów. Na ten temat wiele się mówi, zwracają na to uwagę zarówno UTK, jak i ministerstwo. Wyraźnie widać, że w przypadku maszynistów, co ilustruje pokazywany slajd, występuje problem tzw. luki pokoleniowej. W najbliższym czasie musimy obowiązkowo zwiększyć liczbę maszynistów. Zakładamy, że w najbliższych pięciu latach będziemy szkolić rocznie ok. tysiąca maszynistów. Pozwoli to na zwiększenie liczby maszynistów w zespołach drużyn trakcyjnych z ok. 3,5 tysiąca obecnie do 5 tysięcy. Problem polega na tym, że największa liczba maszynistów mieści się w przedziale wiekowym 52-58 lat, a to oznacza, że w najbliższym czasie będą oni masowo odchodzić na emeryturę.

Pozwolę sobie teraz powiedzieć państwu bardzo krótko, jak wygląda proces szkolenia maszynisty. Jak wspomniałem, proces szkolenia jest dość złożony. Składa się on z dwóch etapów: szkolenia na tzw. licencję i szkolenia na świadectwo. W procesie szkolenia, oprócz szkolenia jako takiego, mamy jeszcze dodatkowo doskonalenie zawodowe. Doskonalenie jest prowadzone przez całą zawodową aktywność maszynisty. Raz na trzy lata lub raz na cztery lata, zależy to od tego, czy maszynista jest szkolony starym trybem, czy nie, przeprowadza się sprawdziany wiedzy i umiejętności. W najbliższej przyszłości, już od 2019 r., w procesie szkolenia będziemy również wykorzystywać symulatory. Ma to bardzo istotne znaczenie, ale więcej na ten temat powiem w dalszej części wystąpienia. W tej chwili tylko wspomnę, że symulatory będą używane zarówno podczas szkolenia adeptów, kandydatów na maszynistów, jak i w trakcie doskonalenia zawodowego czynnych maszynistów, będą wykorzystywane do sprawdzania posiadanej wiedzy i umiejętności, a także w trakcie egzaminowania kandydatów na maszynistów.

Wysoka Komisjo, szkolenie na licencję maszynisty trwa 298 godzin. Długość szkolenia na tzw. świadectwo maszynisty jest różna i zależy od kwalifikacji. W dostarczonych materiałach posłużyliśmy się przykładem maszynisty, który obsługuje pociągi w ruchu liniowym, pasażerskim lub towarowym. Jeśli okres szkolenia na świadectwo potraktujemy łącznie ze szkoleniem na licencję maszynisty, wyjdzie nam w sumie 18 miesięcy. Jest to bardzo dużo, ale z drugiej strony pokazuje, jak wysokie kwalifikacje musi zdobyć maszynista.

Obecnie szkolenie maszynistów jest prowadzone w ośrodkach szkolenia, które muszą spełniać określone wymagania, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Jeżeli ośrodek takowe wymagania wypełni, jest wpisywany na listę prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. W ramach czynności nadzorczych przeprowadzamy w tych ośrodkach okresowe kontrole. W wyniku prowadzonych kontroli stwierdziliśmy, że w niektórych z tych ośrodków zdawalność egzaminów wynosi 100%, co, delikatnie mówiąc, rodzi pewne wątpliwości, tym bardziej że na tej grupie zawodowej oraz na dyżurnych ruchu opiera się bezpieczeństwo całego systemu transportu kolejowego.

Wysoka Komisjo, po przeanalizowaniu wszystkich nieprawidłowości, które stwierdziliśmy w obszarze szkolenia maszynistów, po uwzględnieniu wypadkowości, która jest związana z poziomem wyszkolenia, stwierdziliśmy, że istnieje potrzeba, a nawet więcej, że istnieje konieczność rozdzielenia procesu szkolenia maszynistów od procesu ich egzaminowania. Dzisiaj szkolą i egzaminują te same ośrodki. Z naturalnych względów są one zainteresowane tym, aby zdawalności egzaminów była wysoka. W naszej ocenie rozdzielenie szkolenia i egzaminowania jest potrzebne. Przy okazji przypomnę, że w innych gałęziach transportowych, na przykład w transporcie drogowym, lotniczym, a nawet morskim, szkolenie i egzaminowanie są rozłączne, prowadzone przez inne podmioty.

Proszę państwa, chciałbym teraz poświęcić kilka minut na zagadnienie wypadkowości w transporcie kolejowym. Zacznę, być może paradoksalnie, od stwierdzenia, że transport kolejowy jest niezwykle bezpieczny. Mimo to, co roku zdarzają się wypadki kolejowe. Zwracam jednak państwu uwagę, że większość z nich to wypadki, do których dochodzi na przejazdach kolejowych lub na tzw. dzikich przejściach. W ostatnim czasie odnotowano od 700 do 800 zdarzeń, mam na myśli wypadki i tzw. poważne wypadki. Większość z nich, według danych od 466 do 498 w 2017 r., to zdarzenia, które miały miejsce na przejazdach kolejowych. Zdarzyły się one na styku systemu kolejowego i innych środków transportu lub pieszych i z reguły tego rodzaju wypadki nie obciążają bezpośrednio systemu transportu kolejowego.

Oczywiście, zdarzają się także wypadki innego rodzaju, bezpośrednio związane z systemem transportu kolejowego, wynikające ze stanu technicznego pojazdów lub pewnych nieprawidłowości natury systemowej lub powiązanej z tzw. czynnikiem ludzkim. Takich wypadków w skali roku zdarza się średnio od 150 do 170.

Proszę państwa, jakie są przyczyny niepożądanych zdarzeń kolejowych? Mam na myśli przyczyny powiązane z grupą zawodową maszynistów, bo oni stanowią przedmiot dzisiejszych obrad. Po pierwsze, należy wskazać na przejechanie obok semafora wskazującego „stój” lub niezatrzymanie się w wyznaczonym miejscu. Oprócz tego mamy przekraczanie dozwolonej prędkości jazdy, rozerwanie pociągu lub najechanie na pojazd lub inną przeszkodę. Każde tego rodzaju zdarzenie ma wpływ na bezpieczeństwo systemu kolejowego, a większość tego rodzaju zdarzeń niestety niesie poważne konsekwencje w wymiarze materialnym i ludzkim.

Wysoka Komisjo, ze względu na powyższe, chcemy zaproponować wprowadzenie określonych zmian do systemu monitorowania i szkolenia maszynistów. Po pierwsze, stoimy na stanowisku, że należy rozdzielić proces szkolenia i egzaminowania. Wspominałem już o tym wcześniej. Jako Urząd Transportu Kolejowego chcielibyśmy przeprowadzać pierwsze egzaminy dla kandydatów na maszynistów, czyli na tzw. licencję i na nabycie świadectwa maszynisty. Bardzo ważne jest także skuteczne monitorowanie maszynistów pod kątem ich zawodowych kwalifikacji i czasu pracy. W procesie egzaminowania i monitorowania chcemy posługiwać się na szeroką skalę symulatorami. Ważną rzeczą jest to, że egzaminy będziemy prowadzić także po spowodowaniu wypadku przez konkretnego maszynistę na zlecenie Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

Proszę państwa, jeśli chodzi o wspomniany system monitorowania, to najbardziej istotne w jego przypadku są dwie funkcje. Pierwsza wiąże się z tzw. modułem kwalifikacji, a druga z tzw. modułem czasu pracy. Kwalifikacje maszynisty są bardzo wysokie. Musi on posiadać odpowiednie uprawnienia do obsługiwania konkretnego taboru i infrastruktury, a jeśli obsługuje pociągi w ruchu międzynarodowym, dodatkowo musi wykazać się znajomością języka obcego na odpowiednim poziomie. W procesie monitorowania chcielibyśmy także certyfikować egzaminatorów i instruktorów, którzy prowadzą szkolenie i doskonalenie zawodowe maszynistów. W tej chwili za powyższe kwestie odpowiadają podmioty szkolące maszynistów, a co więcej, jeśli chodzi o kwalifikacje pracowników prowadzących doskonalenie zawodowe maszynistów, praktycznie nie ma wobec nich określonych żadnych wymagań. Odpowiedzialność za proces doskonalenia zawodowego ponoszą wyłącznie podmioty funkcjonujące na rynku. Z reguły są to kolejowi przewoźnicy lub zarządca infrastruktury.

Bardzo ważną rzeczą, na którą chciałbym zwrócić szczególną uwagę, jest tzw. moduł czasu pracy. Obecnie obserwujemy pewne nieprawidłowości, których korzenie w jakimś stopniu są związane ze wspomnianą wcześniej luką pokoleniową wśród maszynistów. Ponieważ maszynistów brakuje, to zdarza się, że ci którzy pracują świadczą pracę na rzecz dwóch lub więcej pracodawców. Przy tej okazji zdarza się, że maszyniści nie przestrzegają przepisów prawa pracy, z tym że od razu należy wyjaśnić, że nie tylko oni ponoszą za to winę. Odpowiedzialność za taki stan rzeczy spada również na podmioty funkcjonujące na naszym rynku kolejowym i zatrudniające tych maszynistów. Nie dotrzymują one ustaleń, które wynikają z Kodeksu pracy i regulaminów pracy obowiązujących w danych przedsiębiorstwach.

Wracając do zagadnienia egzaminowania przyszłych maszynistów chcę poinformować, że zamierzamy w tym procesie szeroko wykorzystywać symulatory. Symulator nie tylko pozwala na odwzorowanie warunków związanych z eksploatacją taboru, ale pozwala także na sprawdzenie zachowania w warunkach rzeczywistej kolejowej infrastruktury. Symulator jest doskonałym narzędziem przygotowującym kandydatów do pracy na stanowisku maszynisty. Pozwala on również na sprawdzenie, czy też zweryfikowanie pewnych predyspozycji, którymi powinien wykazywać się maszynista, ale także, i to jest najważniejsza rzecz, na symulację pewnych zdarzeń i sytuacji, których nie można zaaranżować w wymiarze rzeczywistym. Przykładem, który przychodzi mi teraz na myśl, jest chociażby użycie tzw. Radio-Stopu. Chodzi o uruchomienie systemu funkcjonującego na torach zarządzanych przez PKP PLK w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. Kiedy maszynista, w sytuacji zagrożenia, uruchomi ten system, spowoduje on zatrzymanie wszystkich pociągów na pewnym obszarze. System ten powinien być przez maszynistów używany, ale dość często obserwujemy, że w sytuacji zagrożenia maszyniści nie posługują się tym systemem. Jest to wynik braku odpowiednich nawyków, które można wyrobić tylko szkoląc się w symulatorze.

Wysoka Komisjo, projekt, o którym państwu opowiadam, będzie realizowany etapowo. Na początku bieżącego roku, w styczniu, projekt został wpisany do wykazu projektów zidentyfikowanych w ramach POIiŚ. Na początku marca 2018 r. podpisaliśmy preumowę z Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Szacunkowy koszt realizacji projektu wynosi ok. 37 mln zł. Wartość dofinansowania z funduszy unijnych to 85% planowanych kosztów. Z budżetu państwa zostanie dołożonych 15% brakujących środków. Zakładamy, że realizacja projektu zwiększy transparentność działań. Stanie się tak w wyniku rozdzielenia szkolenia i egzaminowania. Wprowadzenie tej zasady pozwoli na obiektywną ocenę działalności ośrodków szkolących maszynistów. Instrumentem weryfikacji będzie odsetek zdawanych egzaminów przez kursantów z poszczególnych ośrodków szkolenia. Zakładamy także, że uzyskamy realny wpływ na ocenę i weryfikację wiedzy oraz umiejętności instruktorów, czy też inaczej mówiąc wykładowców i egzaminatorów prowadzących szkolenia i egzaminy. I wreszcie rzecz najważniejsza, oczekujemy, iż uzyskamy realny wpływ na jakość wyszkolenia tej szczególnej grupy zawodowej, jaką są maszyniści. W wyniku podejmowanych działań – nie ukrywam, że są one dość złożone – chcemy zwiększyć poziom bezpieczeństwa całego systemu transportu kolejowego. Taki cel nam przyświeca. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Rozpoczynamy dyskusję. Proszę posłów i zaproszonych gości o zgłaszanie się do wypowiedzi. Osoby zabierające głos proszę o przedstawianie się do mikrofonu. Jest pierwsze zgłoszenie. Bardzo proszę.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Leszek Miętek:

Leszek Miętek, prezydent Związku Zawodowego Maszynistów. Nie spodziewałem się, że tzw. czynnik społeczny będzie mógł zabrać głos przed wystąpieniami parlamentarzystów. Jestem tym faktem poruszony, że się tak wyrażę. Bardzo za to dziękuję.

Szanowni państwo, pozwolę sobie na kilka słów komentarza do tego co przed chwilą usłyszeliśmy, szczególnie jeśli chodzi o kwestie związane z monitoringiem, szkoleniem i luką pokoleniową wśród maszynistów. W mojej ocenie, jeśli chodzi o lukę pokoleniową na kolei, to chyba z nią trochę przesadzamy. Problem tkwi w tym, że przede wszystkim nieefektywnie gospodaruje się ludzkimi zasobami. Dzisiaj w kolejowych spółkach efektywność wykorzystania maszynistów bardzo często nie przekracza 40%, a bywa nawet, że znajduje się ona na poziomie zaledwie dwudziestu kilku procent. Jest to skutek podziału kolei na wiele spółek. W związku z powyższym maszyniści więcej czasu siedzą i czekają na pracę niż faktycznie prowadzą pociągi.

Niska efektywność to również efekt szeregu biurokratycznych przeszkód, które pojawiły się w związku z wprowadzeniem nowego zakresu szkolenia obejmującego licencje i świadectwa. W praktyce wygląda to tak, że każdy przewoźnik wydaje własne świadectwo, a to sprawia z kolei, że maszynista z jednej spółki nie może elastycznie i wprost podjąć pracy w drugiej spółce. Takie rozwiązanie niezwykle utrudnia współpracę spółek

i maszynistów. Wydaje mi się, że konieczne jest popracowanie nad zagadnieniem zwiększenia możliwości elastycznego wykorzystania maszynistów na kolei. Innym czynnikiem, skutecznie blokującym wzrost efektywności, szczególnie w przypadku spółki PKP Intercity, jest przedłużający się okres wdrażania systemu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, tzw. ETCS, który pozwoliłby uwolnić duże zasoby. Dzisiaj przy prędkościach powyżej 130 km/h obowiązuje zatrudnienie obsady dwuosobowej. Przy zastosowaniu ETCS na modernizowanych liniach klejowych to ograniczenie przestaje obowiązywać. Niestety, rzecz się bardzo przedłuża, co stanowi realną blokadę dla wprowadzenia zmian.

Jeśli chodzi o kwestie dotyczące zatrudnienia i czasu pracy maszynistów, to chciałbym zwrócić uwagę, że coś się udało, a mianowicie założenia tej ustawy przeszły przez trójstronny zespól do spraw kolejnictwa, jednak cały czas liczę na to, że prace nad ustawą o warunkach zatrudnienia i czasie pracy maszynisty rychło będą prowadzone w parlamencie. Jest to bowiem niebywały wręcz problem. Zwracały na niego uwagę zarówno Rada Ochrony Pracy, jak i Państwowa Inspekcja Pracy i Urząd Transportu Kolejowego. Zgodnie z rozwiązaniami prawnymi, z jakimi mamy dziś do czynienia, czyli zgodnie z Kodeksem pracy, zatrudnienie maszynisty może trwać praktycznie 24 godziny na dobę i wszystko jest zgodnie z prawem. Umożliwiają to bardzo sprytne zapisy zamieszczane w umowach o pracę. Te sprawy muszą być na nowo uregulowane, ponieważ obecny stan wprost zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego.

Kolejna sprawa to monitoring. Pan prezes UTK o tym wspominał w swoim wystąpieniu. Szanowni państwo, monitoring pracy maszynistów ma wielorakie znaczenie, ponieważ dzisiaj zatrudnia się maszynistę na wiele etatów, nie kontroluje jego wypoczynku, a to grozi bezpośrednio bezpieczeństwu w ruchu kolejowym i bezpieczeństwu pasażerów. Najgorsze jest to, że nie jesteśmy w stanie znaleźć żadnego systemu na uszczelnienie dziurawego pod tym względem systemu. Zatrudnienie maszynisty na umowę zlecenie powoduje bowiem, że nawet Państwowa Inspekcja Pracy nie może wprost kontrolować, ile i jak rzeczywiście dany maszynista pracuje, czy nie jest tak, że schodzi z lokomotywy u jednego pracodawcy i od razu zatrudnia się u drugiego. Wtedy u jednego niby wypoczywa, a u drugiego wypoczywał wcześniej, kiedy pracował u tego pierwszego itd. Dlatego potrzebne jest pilne zbudowanie rejestru licencji kolejowych, prawdopodobnie przez Urząd Transportu Kolejowego, oprócz oczywiście ustawy o warunkach zatrudnienia i czasie pracy maszynistów. Delegacja do zrobienia takiego rejestru jest ustawowa, ale musi on zostać rozbudowany o inne niezbędne parametry. Muszą zostać uwzględnione kwestie związane z kwalifikacjami i autoryzacją maszynisty na dany tabor i na dane linie oraz czas jego pracy. Maszynista, przychodząc do pracy, wsiadając do lokomotywy powinien się logować przy pomocy karty chipowej, natychmiast powinna iść informacja do centralnego serwera, a stamtąd do dyspozytora, który daje kontrasygnatę pracodawcy, że chodzi o konkretnego maszynistę, który jest zatrudniony do prowadzenia tego pociągu. Następnie, po stwierdzeniu, że to jest ten maszynista i że jest on wypoczęty, udzielana byłaby zgoda na prowadzenie pociągu. Jeśli takich rozwiązań nie wprowadzimy, nie uda nam się w żaden sposób uszczelnić obecnego systemu.

Proszę państwa, proszę zauważyć, że kwestia centralnego rejestru maszynistów jest niezwykle istotna ze względu na potencjalne zamachy terrorystyczne. Problem ten był sygnalizowany na wielu konferencjach. Przy takiej rotacji składów drużyn trakcyjnych maszynistów, z jaką mamy dziś do czynienia, maszyniści nie znają się miedzy sobą. Nie funkcjonuje szczelny i bezpieczny system wymiany drużyny. Nierzadko maszyniści w poszczególnych pociągach zmieniają się w dwie lub trzy minuty. Istnieje bardzo duże niebezpieczeństwo, że pociąg może zostać przekazany osobie nieuprawnionej. Po wypadku w Białymstoku przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych poinformował, że ten sam maszynista prowadził pociągi w tym samym czasie u dwóch różnych pracodawców. To tylko pokazuje, że system jest bardzo dziurawy. Ponieważ kwestie związane z czasem pracy, rejestrem i weryfikacją maszynistów są wprost związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, uważam, że prace nad zmianą systemu nie powinny teraz znajdować się dopiero na etapie planowania, jak mówił pan prezes. Nowe rozwiązania muszą być jak najszybciej wdrożone. Inaczej systemu nie uda się w żaden sposób uszczelnić.

Szanowni państwo, jeszcze jedna kwestia. Nie jest to wprawdzie przedmiot dzisiejszego spotkania, ale pozwolę ją sobie zasygnalizować, ponieważ zagadnienie dotyczy kompetencji sejmowej Komisji Infrastruktury. Przed chwilą prezes Urzędu Transportu Kolejowego zwrócił uwagę na fakt, że najwięcej wypadków i zdarzeń kolejowych ma miejsce na przejazdach kolejowych. Uważam, że warto byłoby, aby w parlamencie podjąć prace nad tym, żeby wypośrodkować odpowiedzialność za przejazdy i rozłożyć ją na wszystkich uczestników ruchu. Nie może być tak, że tylko kolej jest na przejeździe traktowana jak intruz, że koszty i odpowiedzialność za funkcjonowanie przejazdu spadają tylko na kolej. Przecież przejazd to skrzyżowanie z drogą i chyba także ci, którzy są właścicielami drogi powinni poczuwać się do obowiązku partycypacji w kosztach związanych z odpowiednimi zabezpieczeniami przejazdu kolejowego, które mają chronić uczestników ruchu przed niebezpiecznymi sytuacjami i zdarzeniami. W innym przypadku wypadkowość na przejazdach będzie u nas o wiele wyższa niż u naszych zachodnich i południowych sąsiadów. Zwracam uwagę na to zagadnienie. Warto podjąć działania w zakresie regulacji ustawowych w obszarze dotyczącym skrzyżowań torów i dróg. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję, panie prezydencie. W informacji przygotowanej dla posłów z Komisji Infrastruktury przez pana prezesa Górę jest napisane wyboldowaną czcionką, cytuję: „maszyniści są najbardziej krytyczną grupą zawodową”. W wypowiedzi pana prezydenta Miętka całkowicie się ta teza potwierdziła. Wysłuchaliśmy mnóstwa krytycznych uwag i z pewnością prezes UTK oraz pan minister Bittel zechcą się do nich odnieść w dalszej części obrad.

Zanim oddam głos kolejnym mówcom, jeszcze małe wyjaśnienie. Faktycznie, zwykle jest tak, że na początku posiedzenia komisji głos zabierają posłowie. Dzisiaj chcieliśmy dać szansę na wypowiedź naszym gościom jako pierwszym, ale skoro posłowie zostali niejako wywołani do głosu, pozwolę sobie na krótki komentarz do wypowiedzi pana prezydenta Leszka Miętka, do tego co przed chwilą powiedział. Chodzi mi o monitorowanie czasu pracy i sposobu pracy maszynistów. W trakcie jednej z moich wizyt w Japonii miałem okazję podróżować w kabinie maszynisty pociągu Shinkansen. Na marginesie powiem państwu, że pociągi Shinkansen szybkiej kolei japońskiej nie zanotowały ani jednego wypadku śmiertelnego w okresie ostatnich kilkudziesięciu lat, natomiast średni czas opóźnienia takiego pociągu w ciągu roku, a jeżdżą one z prędkością ok. 250 km/h, wynosi 36 sekund. Każde opóźnienie powyżej minuty jest już traktowane jako zdarzenie nadzwyczajne i maszynista pociągu musi się bardzo mocno z tego faktu tłumaczyć, szczegółowo wyjaśniać, dlaczego tak się stało. Wiadomo, że do takich zdarzeń Japończycy mają bardzo honorowe podejście.

To była tylko dygresja, natomiast chciałbym państwu krótko opowiedzieć, jak w Japonii monitoruje się czas pracy maszynisty i jak to się dzieje, że japońscy maszyniści praktycznie nie powodują wypadków. Czynnik ludzki, jak wiadomo, jest czynnikiem krytycznym. Oczywiście doskonale rozumiem uwagę pana prezesa UTK przedstawioną w dostarczonym materiale, że maszyniści są krytyczną grupą zawodową. Wiadomo, że najważniejsze znaczenie z punktu widzenia tzw. wypadkowości posiada czynnik ludzki i w tym sensie maszyniści są najbardziej krytyczną grupą zawodową. Popatrzmy zatem, jak pewne kwestie wyglądają w Japonii, jak wygląda kontrola maszynistów prowadzących pociągi Shinkansen.

Szanowni państwo, należy zacząć od tego, że każda czynność maszynisty Shinkansen jest kontrolowana na trzy różne sposoby. W Japonii nie ma niebezpieczeństwa, przed którym ostrzegał pan prezydent Miętek, że ktoś nieuprawniony wsiądzie do pociągu szybkiej kolei i go poprowadzi. Każdy japoński maszynista po wejściu do kabiny loguje się specjalną kartą, która potwierdza jego tożsamość. To po pierwsze. Po drugie, każda czynność wykonana przez maszynistę w trakcie jazdy, każde przyspieszenie lub zwolnienie prędkości jazdy jest obserwowane przez system monitoringu. Maszynista jest zatem kontrolowany na bieżąco, w czasie rzeczywistym. Ta kontrola odbywa się w taki sposób, że każdą czynność, którą maszynista ma zamiar wykonać, poprzedza komendą głosową. Taki maszynista po prostu zanim coś zrobi, mówi na głos, że to właśnie robi,

czyli na przykład stwierdza: zwiększam prędkość z 220 km/h do 240 km/h. Osoba obserwująca zachowanie maszynisty weryfikuje w ten sposób, czy maszynista faktycznie wie, co robi.

W związku z wypadkiem kolejowym w Hiszpanii, kiedy maszynista zwiększył prędkość ponad dozwolony limit, ponieważ chciał sprawdzić, czy wjedzie w łuk szybciej niż na to pozwalają przepisy, zadałem pytanie Japończykom, czy u nich byłoby to możliwe. Odpowiedź brzmiała: nie. Jeśli maszynista Shinkansen chciałby zwiększyć prędkość powyżej tej, którą podaje na głos, natychmiast system wyłączyłby dany skład. Podsumowując, system jest podwójnie zabezpieczony, tzn. maszynista mówi co będzie robił, a ktoś z drugiej strony kontroluje, czy faktycznie maszynista robi to, co zadeklarował. Shinkansen jest prowadzony tylko przez jedną osobę. Jeśli system jest zorganizowany tak jak w Japonii, to zgodzę się z panem Leszkiem Miętkiem, że faktycznie wystarczy skład jednoosobowy. Nie potrzeba dwóch maszynistów.

To tyle z mojej strony, aby zbić zarzut, że posłowie nie mają nic do powiedzenia. Gdyby inni członkowie Komisji chcieli zabrać głos, to oczywiście im to umożliwię. Powracamy do dyskusji. Widzę kolejne zgłoszenie. Bardzo proszę, przypominam o przedstawianiu się do mikrofonu.

Członek zarządu CS Natura Tour Sp. z o.o. Jacek Kosiński:

Dzień dobry państwu, Jacek Kosiński, CS Natura Tour. Proszę państwa, od dziesięciu lat jestem instruktorem i egzaminatorem, zajmowałem się szkoleniem maszynistów i śmiem twierdzić, że co nieco na ten temat wiem. Brałem także udział we wdrażaniu nowego systemu, jaki obowiązuje u nas od 2011 r. Wiem dokładnie, w jakich bólach to wszystko się rodziło.

Nie ma wątpliwości, że najważniejsze jest bezpieczeństwo. W tej kwestii całkowicie popieramy stanowisko Urzędu Transportu Kolejowego, ale jako przedstawiciel ośrodka szkolenia chciałbym zapytać, w jaki sposób UTK ma zamiar przeprowadzać egzaminy, jeśli zamierza zachować wszelkie wymagania określone w unijnej dyrektywie? W jaki sposób UTK chce utrzymać wymagania obowiązujące obecnych instruktorów i egzaminatorów?

Proszę zauważyć, że to Urząd Transportu Kolejowego decyduje obecnie, kto znajdzie się w rejestrze egzaminatorów i instruktorów. Zgodnie z rozporządzeniem z 23 października 2014 r. o ośrodkach szkolenia, wszyscy instruktorzy i egzaminatorzy muszą spełnić wymagania, które są w nim zapisane, a te wymagania z kolei weryfikuje prezes Urzędu Transportu Kolejowego. Chciałbym także przypomnieć, że wszyscy nasi instruktorzy i egzaminatorzy są obecnie pracownikami przewoźników. W jaki sposób taka osoba, jako formalnie pracownik przewoźnika, zostanie oddelegowana czy też wyznaczona do egzaminowania? Rozumiem, że cały czas będziemy opierać się na tych ludziach, bo UTK nie posiada swoich egzaminatorów z odpowiednimi uprawnieniami. Jak to ma się odbywać? Na jakiej podstawie egzaminatorzy będą egzaminować w innych podmiotach niż te, które ich zatrudniają? Przypominam, że wszystkim nam chodzi o obiektywizm, czyli uniknięcie sytuacji, że sami sobie we własnym ośrodku lub firmie nie egzaminujemy osób, które wcześniej szkoliliśmy.

Druga sprawa, szanowni państwo. Kto będzie ostatecznie certyfikował egzaminatorów? Skąd weźmiemy osoby, które będą w stanie określić, czy dany egzaminator spełnia wymogi, posiada odpowiednią wiedzę zawodową, posiada wiedzę na temat taboru kolejowego itd.? Proszę pamiętać, że w tej chwili w Polsce jest kilkadziesiąt typów pojazdów kolejowych i każdy egzaminator, który jest zatrudniony u danego przewoźnika musi znać jego tabor. Nie musi znać natomiast taboru innego przewoźnika. Jeśli zachowamy zasadę, że egzaminator egzaminuje z taboru, który zna, to niby w jaki sposób ma przeprowadzić egzamin u innego przewoźnika, którego taboru nie musi znać?

Ostatnią rzeczą, o której chcę powiedzieć – przepraszam, może przedostatnią – jest konstatacja, że wypadki się oczywiście zdarzają, ale procent takich wypadków z udziałem nowych maszynistów jest niemal dokładnie taki sam jak procent wypadków z udziałem tzw. starych maszynistów. Oznacza to, że nowi maszyniści nie generują wcale większej liczby wypadków niż maszyniści starzy, bardziej doświadczeni. Statystycznie rzecz biorąc

wszystko rozkłada się mniej więcej po równo. To, na co warto zwrócić uwagę, to inne przyczyny wypadków. W przypadku młodego maszynisty z reguły jest to brak doświadczenia, a w przypadku starego maszynisty zazwyczaj zgubna rutyna. Jest to jednak kwestia do analiz przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych.

Ostatnia sprawa. Nie chcę komentować, czy obecny system pasuje do specyfiki naszych kolei. Faktem jest, że wymaga on poważnego przemyślenia. Obowiązuje dyrektywa, która określa, że podmioty są ośrodkami szkolenia i egzaminowania. Jeżeli tak, to w jaki sposób odbierze się im możliwość egzaminowania, na jakiej podstawie? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Dziękuję. Pani poseł Anna Paluch, bardzo proszę.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Sądzę, że to był dobry ruch. Mam na myśli dopuszczenie do głosu najpierw przedstawicieli strony społecznej. Szczerze się przyznam, że po wystąpieniu pana prezesa Góry pierwsze pytanie, jakie mi się od razu nasunęło dotyczyło kwestii skutecznej weryfikacji czasu pracy jednego maszynisty u różnych przewoźników. W jaki sposób to robić, czy są sprawdzone metody itd. Moim zdaniem jest to rzecz o znaczeniu podstawowym. Proszę zauważyć, że zupełnie inna sytuacja występuje w przypadku weryfikacji pracy kierowców. Dzięki kartom, tachografom itd. problem dawno został rozwiązany. Wydaje mi się, że wystąpienie pana prezydenta Miętka pozbawiło złudzeń nas wszystkich, że aktualnie występuje jakakolwiek skuteczna metoda weryfikacji czasu pracy maszynistów. Jest to, tak mi się wydaje, rozstrzygające stwierdzenie, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo ruchu na kolei. Zmęczony i przepracowany człowiek w żaden sposób nie jest w stanie zwiększyć poziomu bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. W obecnej sytuacji nie pozostaje nam nic innego jak apel o możliwie jak najszybsze podjęcie prac w tym zakresie, ponieważ chodzi o podstawowe kwestie dotyczące bezpieczeństwa. Przewoźników mamy na rynku naprawdę sporo i sposobność równoległej pracy u kilku pracodawców niewątpliwie występuje. Ten problem trzeba rozwiązać jak najszybciej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Pan przewodniczący Żmijan, bardzo proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Wysoka Komisjo, z przebiegu dzisiejszej dyskusji i z wystąpienia pana prezesa UTK wyraźnie widać, że mamy do czynienia z dwoma zagadnieniami. Pierwsze z nich zostało zaprezentowane na wstępie przez Urząd Transportu Kolejowego. Chodzi o szkolenie i egzaminowanie maszynistów, czyli proces zdobywania przez nich licencji uprawniających do prowadzenia taboru kolejowego. Drugie zagadnienie, o całkowicie odmiennym charakterze, to praktyki, o jakich mówił pan prezydent Miętek. Rzecz jasna, obydwa te zagadnienia, pierwsze i drugie, są niezwykle istotne.

Szanowni państwo, przyznam się i mam nadzieję, że nie będę w tym odosobniony, iż do dziś nie zdawałem sobie sprawy z tego, że w tak istotnej części polskiego transportu, w transporcie kolejowym, mamy taki tryb zdobywania uprawnień maszynisty. Nie przypuszczałem, że tak to wygląda. W innych gałęziach transportu mamy te kwestie już dawno uporządkowane i ci, którzy szkolą, nie egzaminują. Kolej jest ostatnią gałęzią transportu, w której jeszcze funkcjonuje ten przestarzały system. Nie ulega dla mnie żadnej wątpliwości, że ta dziedzina wymaga szybkich działań naprawczych.

Wysoka Komisjo, mówię o tym wszystkim dlatego, że całkiem niedawno na jednym z posiedzeń Komisji Infrastruktury poświęconemu kwestii bezpieczeństwa na kolei zapytałem, czy przypadkiem nie za wcześnie zrezygnowaliśmy z dwuosobowej obsady w składach drużyn trakcyjnych. Pamiętam że wtedy, jeśli się nie mylę, pan prezydent Miętek odpowiedział mi, iż muszę sobie zdawać sprawę z tego, że polska kolej jest już tak bardzo zaawansowana technologicznie, że druga osoba nie jest potrzebna. Dzisiaj wyraźnie widać, że na obecnym etapie jest nam bardzo daleko do zastosowania technologii, o których mówił pan przewodniczący Zasada. Miałbym zaufanie i przekonanie,

że wystarczy jeden maszynista, ale do tego potrzeba implementacji do systemu wszystkich koniecznych bezpieczników, które potrafią wyłączyć i zatrzymać skład, jeżeli zasłabnie maszynista lub do kabiny dostanie się niepowołana osoba. Dziś nasza kolejowa rzeczywistość tak niestety nie wygląda. Konieczna jest szybka i zdecydowana interwencja, jeśli zależy nam na poprawie sytuacji.

Proszę państwa, niektóre sprawy są uregulowane, przynajmniej formalnie, ale one nie funkcjonują. Wypadków na przejazdach kolejowych cały czas jest za dużo, chociaż mamy przecież jednoznacznie określone zasady, które regulują funkcjonowanie przejazdów. Jeśli mamy skrzyżowanie dwóch dróg, w przypadku sieci drogowej, to za urządzenia i bezpieczeństwo na takim skrzyżowaniu odpowiada zarządca drogi wyższej kategorii. Podobnie jest na skrzyżowaniach z koleją. Poza tym wspomniane obowiązki wynikają z tego, kto na danym terenie włada gruntem. Kolej ma pod tym względem zagwarantowane swoje prawa i zarządca drogi nie może wejść na nie swój pas kolejowy bez zgody i wiedzy kolei. Nadrzędne, jeśli chodzi o prowadzenie ruchu i kwestie bezpieczeństwa, są oczywiście urządzenia kolejowe. Wydawałoby się, że jest to rzecz oczywista, ale jak widać – nie do końca. W związku z tym dziękuję przewodniczącemu za zwołanie dzisiejszego posiedzenia i wywołanie niniejszej dyskusji.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Zanim oddam głos panu prezesowi Ignacemu Górze, chciałbym jeszcze zadać jedno krótkie pytanie. Powiedział pan, panie prezesie, że jednym z celów zmiany podejścia do szkolenia i egzaminowania maszynistów jest zmniejszenie liczby niepożądanych zdarzeń na kolei, dlatego chcę bardzo konkretnie zapytać: o ile i do kiedy? Czy na przykład o 20% do 2020 r.? Czy może jakoś inaczej? Chodzi mi o konkretną odpowiedź, która pozwoli nam wyobrazić sobie, co państwo chcecie osiągnąć. Proszę, panie prezesie.

Głos z sali:

Jest jeszcze głos w dyskusji.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo przepraszam, nie zauważyłem. W takim razie bardzo proszę, a później pan prezes. Chodzi mi o to, aby gdzieś w dyskusji nie umknęły zadawane pytania. Po tym wystąpieniu poproszę pana prezesa o odniesienie się do poruszonych kwestii i przejdziemy do kolejnej tury pytań. Bardzo proszę.

Pełnomocnik zarządu, dyrektor Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi PKP Intercity S.A Ewa Boguszewska:

Ewa Boguszewska, PKP Intercity. Pozwalam sobie jako pierwsza na wypowiedź w charakterze przedstawiciela przewoźnika. Chcę powiedzieć, że przewoźnicy, a z pewnością przewoźnik państwowy, którego reprezentuję, bardzo docenia inicjatywy mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa. Obiema rękami podpisuję się pod sygnalizowaną koniecznością zmiany systemu szkolenia maszynistów i monitorowania ich czasu pracy.

Szanowni państwo, nam jako przewoźnikowi i pracodawcy bardzo zależy na uregulowaniu zagadnienia monitorowania czasu pracy. Bardzo zależy nam przynajmniej na zdobyciu wiedzy na ten temat, skoro jeszcze nie możemy mieć pełnej kontroli nad tym aspektem pracy maszynistów. Dziś, zgodnie z literą prawa, możemy tylko prosić maszynistów o złożenie oświadczenia, czy pracują u innego przewoźnika. O takim fakcie informujemy oczywiście Urząd Transportu Kolejowego, ale wydaje się, że podobnie jak zorganizowany i monitorowany jest czas pracy kierowców lub pilotów, tak samo powinien być kontrolowany czas pracy maszynistów. Ta sprawa ma priorytetowe znaczenie i powinna zostać jak najszybciej uregulowana.

Jeżeli chodzi o szkolenia maszynistów, to chcę powiedzieć, że jako państwowy przewoźnik od 2012 r. jesteśmy także ośrodkiem szkoleń zawodowych. Posiadamy uprawnienia do szkolenia zarówno na licencję, jak i na świadectwo maszynisty. Chciałabym zwrócić państwa uwagę na fakt, że dziś szkolenie na licencję trwa od dwóch do trzech miesięcy. Może się ono odbywać w ośrodkach szkoleń zawodowych znajdujących się u przewoźników lub w podmiotach, które przewoźnikami nie są. Jako pilny obserwator

tego rynku miałabym sporo zastrzeżeń do jakości szkoleń prowadzonych w niektórych ośrodkach. W naszym ośrodku zdawalność egzaminów nigdy nie wynosiła 100%. Jeśli chodzi o licencję, to nie mam najmniejszych wątpliwości, że powinno zostać wprowadzone egzaminowanie centralne. Wydaje się, że możliwe jest szybkie wdrożenie tego rozwiązania. Nieco inaczej wygląda kwestia szkolenia i egzaminów na świadectwo. Takie szkolenie trwa u przewoźnika ponad rok, mamy do czynienia z różnorodnym taborem itd. Odmiennie niż w przypadku egzaminów na licencję wygląda także specyfika egzaminów okresowych. Inna jest w tym przypadku logistyka i te sprawy wymagają dodatkowego przemyślenia. Temat jest nam jednak wszystkim bardzo bliski, bo chodzi przecież o poprawę bezpieczeństwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję. Zgodnie z zapowiedzią poproszę teraz pana prezesa Ignacego Górę o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania i ustosunkowanie się do kwestii poruszonych w pierwszej części dyskusji. Następnie powrócimy do zadawania pytań. Widziałem już kilka zgłoszeń ze strony państwa posłów. Panie prezesie, bardzo proszę.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, postaram się odnieść do poruszanych kwestii zgodnie z kolejnością zadawanych pytań. Rozpocznę od wypowiedzi pana prezydenta Miętka, który – na co chciałbym zwrócić uwagę – dotknął bardzo istotnej sprawy, która przejawiała się także w kilku następnych pytaniach. Chodzi oczywiście o problem dostrzegany w ministerstwie, w Urzędzie Transportu Kolejowego i przez organizacje społeczne, a który dotyczy monitorowania czasu pracy maszynistów.

Szanowni państwo, tę sprawę chcieliśmy w pewnym momencie uregulować w oparciu o tzw. pojęcie kultury bezpieczeństwa transportu kolejowego. Wydawało nam się, że jeśli ta kultura znajduje się na wysokim poziomie, to pracodawcy i pracownicy są na tyle odpowiedzialni, iż świadomie – a o takim działaniu trzeba w tym przypadku mówić – będą przestrzegać obowiązujących przepisów. Zakładaliśmy, że świadomie nikt nie będzie łamał obowiązującego prawa. Niestety, okazało się, że takie założenie nie sprawdza się w praktyce i dlatego trzeba podjąć działania, które pozwolą na uszczelnienie obecnego systemu.

Nie ma żadnych wątpliwości, że inicjatywa i działania podjęte przez Ministerstwo Infrastruktury, które zmierzają do szczegółowej regulacji kwestii dotyczących obowiązków wypływających z tytułu czasu pracy i wypoczynku maszynistów, są niezbędne. Regulacja ustawowa rozwiązywałby w jakimś sensie problem, jednak należy pamiętać, że aby system był naprawdę szczelny musi zostać stworzony mechanizm, który w czasie rzeczywistym pozwoli na pozyskiwanie pewnych danych online. Jeżeli stworzymy ten mechanizm, przygotujemy bazę danych i system zabezpieczeń, który może wyglądać tak, jak to opisał pan przewodniczący Zasada, tzn. tylko konkretny maszynista będzie mógł się zalogować i uruchomić lokomotywę, a wcześniej zostanie on zweryfikowany nie tylko pod względem czasu pracy, ale również pod kątem kwalifikacji i posiadanych uprawnień na tabor, infrastrukturę oraz znajomości języka obcego, wtedy faktycznie nastąpi uszczelnienie systemu. Przypuszczam, że jesteśmy już bardzo blisko, jeśli chodzi o zmianę przepisów i wprowadzenie uregulowań formalnoprawnych, inicjatywa w tym zakresie została już podjęta, ale niewątpliwie znajdujemy się nieco dalej, jeśli chodzi możliwość rzeczywistego monitorowania czasu pracy maszynistów. Nie ukrywam, że propozycja przejęcia odpowiedzialności przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w znacznej mierze pozwoliłaby ten problem rozwiązać.

Proszę państwa, sporo zostało powiedziane na temat wypadkowości przejazdowej. Mówił o niej prezydent Miętek, ale nie tylko on. Rzeczywiście, zgodnie z tym co powiedział pan przewodniczący Zasada, są takie kraje, w których nie dochodzi do wypadków na przejazdach kolejowych. Polski zarządca infrastruktury kolejowej naprawdę robi bardzo dużo w celu ograniczenia liczby wypadków i należy to docenić. Obecnie tych wypadków jest bezsprzecznie za dużo, ale zastanówmy się, z czego wynika taki stan rzeczy. Przede wszystkim należy zauważyć, że materia jest niezwykle złożona. W Polsce jest najwięcej przejazdów na kilometr sieci kolejowej. Projektowane działania zmierzają m.

in. w kierunku ograniczenia liczby przejazdów oraz poprawiać ich jakość w takim sensie, że będą lepiej zabezpieczone. Stawia się rogatki, półrogatki oraz stawia, jeśli to możliwe, na rozwiązania bezkolizyjne w przypadku skrzyżowań drogi kolejowej i samochodowej.

Wysoka Komisjo, w innych krajach, na przykład w Japonii, jeśli jakiś obiekt pojawi się na przejeździe kolejowym, maszynista otrzymuje z wyprzedzeniem informację na ten temat, ponieważ przejazdy są ciągle monitorowane. W takich przypadkach musi on zachować ostrożność lub uruchomić hamulec bezpieczeństwa i zatrzymać skład. O tego typu rozwiązaniach także myślimy i rozmawiamy z zarządcą polskiej infrastruktury kolejowej. Złożoność sytuacji polega jednak w znacznej mierze na tym, iż w znamienitej większości do wypadków na przejazdach kolejowych przyczyniają się ludzie. Niektórzy piesi i kierowcy świadomie łamią przepisy. Występowaliśmy w związku z tym do ośrodków szkolenia kierowców z prośbą o zwracanie uwagi na niektóre zagadnienia w procesie szkolenia. Zgłaszaliśmy się także do WORD, aby podczas egzaminowania kandydatów na kierowców weryfikowano zachowanie się prowadzącego pojazd podczas przejazdu przez przejazd kolejowy. W tym przypadku należy pamiętać, że w grę wchodzi także zagadnienie egzekwowania prawa. Policja nie zawsze jest w stanie wychwycić każde złamanie przepisów drogowych. Jeżeli się nie mylę, w ruchu drogowym w ciąg roku dochodzi do wypadków, które niosą ze sobą ok. 2 tysiące ofiar. W ruchu kolejowym ofiar rocznie jest ok. 200. Choćby tylko z tej przyczyny oczywistą rzeczą jest, że system działa w taki sposób, iż więcej energii idzie na weryfikację przestrzegania przepisów w systemie ruchu drogowego niż ruchu kolejowego. Podejmowaliśmy swego czasu inicjatywę w celu zainteresowania tym zagadnieniem Ministerstwo Spraw Wewnętrznych. Chcieliśmy zwrócić na niego uwagę po to, aby od czasu do czasu policja egzekwowała przestrzeganie przepisów prawa na przejazdach kolejowych.

Wysoka Komisjo, jest jeszcze jedna inicjatywa, o której chciałbym powiedzieć. Wiąże się ona z edukacją naszych najmłodszych obywateli. Znacznie trudniej jest zmienić złe przyzwyczajenia dorosłych niż edukować dzieci. W tym zakresie przygotowaliśmy autonomiczny projekt, nie czas o nim dziś w szczegółach opowiadać, dlatego tylko nadmienię, że chodzi o kampanię, jaką przeprowadzamy przez Urząd Transportu Kolejowego, także przy wykorzystaniu środków unijnych. Tę kampanię adresujemy do najmłodszych, do uczniów szkół podstawowych i przedszkolaków. W jej ramach pokazujemy, w jaki sposób bezpiecznie zachowywać się na terenach kolejowych i na przejazdach. Chcemy, żeby te dzieciaki, które teraz wyedukujemy, nie popełniały pewnych błędów jako dorośli ludzie i kierowcy.

Wracając do wypowiedzi pana posła Zasady, chciałbym jeszcze odnieść się do stwierdzenia o maszynistach, jako krytycznej grupie zawodowej. Bardzo mi zależy na właściwym zrozumieniu tego określenia. Jeśli chodzi o maszynistów, to stwierdzenie krytyczna grupa zawodowa oznacza, że mamy na myśli bardzo mocne obciążenie osób wykonujących pracę maszynisty. Ta grupa jest krytyczna w sensie ponoszenia odpowiedzialności za bezpieczne funkcjonowanie systemu kolejowego. Maszyniści są grupą krytyczną także dlatego, że w Polsce podstawowe systemy regulujące funkcjonowanie sieci kolejowej pochodzą z końca lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku i niestety nie zabezpieczają przed skutkami błędów popełnianych przez człowieka. Na szczęście wszystko się powoli zmienia. Na szeregu linii kolejowych wdrażany jest obecnie system ETCS, ale tak naprawdę chodzi o system ERTMS, czyli Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym, który na poziomie pierwszym, drugim lub trzecim zapewni automatyzację procesów i dzięki temu uzyskamy efekt, o jakim mówił pan przewodniczący Zasada, czyli taki, że nawet jeśli człowiek świadomie chciałby popełnić błąd lub go popełni, to system nie pozwoli na tego typu zachowanie. Pociąg będzie dalej automatycznie prowadzony w sposób całkowicie bezpieczny. Takie rozwiązania już działają, a człowiek w lokomotywie tak naprawdę znajduje się tylko po to, aby pasażerowie, głównie z uwagi na pewne przyzwyczajenia, posiadali poczucie podróży w komforcie pociągiem prowadzonym przez człowieka. Prawda jest jednak taka, że człowiek takim pociągiem nie kieruje i nie ma wpływu na sposób jego prowadzenia. Wszystko dzieje się automatycznie.

Jestem przekonany o tym, że jeżeli będziemy wprowadzać system ERTMS na dużo większą skalę, to efekty będą doskonale zauważalne. Przy okazji chcę powiedzieć, iż jeśli

chodzi o wszystkie transeuropejskie korytarze TEN-T, to zgodnie z założeniami system ERTMS musi zostać wdrożony w najbliższym okresie, w najbliższych kilkunastu latach. Nie możemy sobie oczywiście pozwolić, żeby czekać na wdrożenie pełnego ETCS, czy to po stronie infrastruktury, czy też po stronie taboru kolejowego, bo dopiero wtedy ten system w pełni zadziała. Poza tym, musimy także równolegle zastanawiać się nad innymi rozwiązaniami, jakie można by zastosować, a które byłyby różne od SHP, czyli samoczynnego hamowania pociągu, i czuwaka aktywnego, tzw. CA, w które obecnie wyposażone są nasze pojazdy. Konieczne są takie rozwiązania, które z całą pewnością skutecznie będą eliminować ludzkie błędy na pozostałej sieci kolejowej, która z założeniami nie będzie wyposażona w system ERTMS.

Jeśli chodzi o szczegółowe wątpliwości, zresztą bardzo słuszne, które przedstawił pan prezes Kosiński, którego sobie bardzo cenię jako fachowca i który na co dzień ma do czynienia z grupą zawodową maszynistów, to chcę powiedzieć, iż te kwestie mają bardzo konkretny charakter i wymagają wprowadzenia zmian w obowiązujących przepisach. To nie jest tak proste i szybkie zadanie, jak mogłoby się wydawać na pierwszy rzut oka. Trzeba bowiem zmienić zarówno ustawę, jak i szereg rozporządzeń okołokolejowych. Nie mam jednak żadnych wątpliwości, że docelowo egzaminy będą prowadzone przez pracowników, którzy są zatrudnieni przez przewoźników kolejowych i przez zarządców infrastruktury. Szkolenia z kolei będą prowadzone przez instruktorów, którzy są czynnymi maszynistami. Takie są po prostu wymagania. Żeby szkolić innych w zakresie infrastruktury lub taboru, trzeba samemu być czynnym maszynistą. Zasadnicza różnica w stosunku do stanu obecnego będzie polegała natomiast na tym, że ci pracownicy będę w pewnej mierze zatrudniani przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Oznacza to, że w części będą zatrudnieni przez przewoźników, a w części przez prezesa UTK, na jakąś część etatu. Za wyszkolenie i przygotowanie grupy wykładowców i egzaminatorów będzie odpowiadał prezes UTK. Dzisiaj występuje pewna kolizja w tym zakresie, ale my o niej doskonale wiemy. Wykładowcy i egzaminatorzy znajdują się bowiem na liście prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, ale to da się rozwiązać w inny sposób. Docelowo, kiedy prezes UTK przejmie odpowiedzialność za cały proces, wykładowcy i egzaminatorzy będą się mogli znaleźć na przykład na liście ministra właściwego do spraw transportu, czyli w tej chwili ministra infrastruktury.

Proszę państwa, nie chcę was zanudzać moim wystąpieniem, dlatego powiem bardzo krótko – wszystkie wątpliwości, bardzo zresztą słuszne, które zostały zgłoszone w dyskusji zostaną wzięte pod uwagę i postaramy się je uregulować w taki sposób, który zagwarantuje niezależność, a wspomniana niezależność oznacza wpływ na jakość szkolenia pracowników przeprowadzających egzaminy i szkolących maszynistów, a to z kolei ma bezpośredni związek z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Wysoka Komisjo, doskonale rozumiemy pewne opory po stronie ośrodków szkolenia. Mam na myśli placówki, które dziś szkolą maszynistów. Zwracam po raz kolejny uwagę, że dzisiaj ośrodki szkolące przeprowadzają także egzaminy. Skutek jest taki, że większość tego typu placówek chce utrzymania obecnego stanu rzeczy. Argumentem, który jednak przemawia za naszym stanowiskiem, jest to, że egzaminowanie i szkolenie nie są aktualnie procesami w pełni niezależnymi. Takie rozwiązania jak na kolei nie są stosowane w żadnym innym obszarze systemu transportu. Szkolenie jest wszędzie rozdzielone od egzaminowania i tak powinno być również na kolei.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Panie prezesie, myślę, że damy teraz szansę kolejnym posłom na zadanie pytań, po czym ponownie będzie pan miał okazję się do nich ustosunkować.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Rozumiem. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Po drugiej turze pytań podsumujemy ostatecznie naszą dzisiejszą dyskusję, ale już teraz chciałbym pana prezesa uspokoić. W międzyczasie sprawdziłem kilkadziesiąt znaczeń słowa „krytyczne". Ja go użyłem tylko w kontekście wypowiedzi pana prezydenta Miętka, ale mam oczywiście świadomość faktu, podobnie jak i pan, że zapis, jaki zna-

lazł się w informacji przeznaczonej dla posłów, określający maszynistów jako krytyczną grupę zawodową oznaczał, że chodzi o bardzo ważną grupę zawodową, niezwykle ważną dla bezpieczeństwa na kolei. Wszyscy zdajemy sobie z tego sprawę. Uspokajam zatem pana, że chodziło o takie znaczenie tego słowa.

Proszę państwa, widziałem zgłoszenia dwójki posłów i pana prezesa Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych. Kontynuujemy dyskusję. Druga runda. Jako pierwszy pan poseł Lamczyk, bardzo proszę.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, szanowni państwo, mam konkretne pytanie do przedstawicieli UTK. Na jakich liniach kolejowych maja być prowadzone szkolenia maszynistów? Czy tam gdzie jest SRK podstawowe, czy też tam, gdzie mamy już europejski system sterowania? Jeśli tam, gdzie mamy system europejski, to oznacza, że weszlibyśmy w zagadnienie bardzo odważnie. Zwracam uwagę, że trwają przetargi, choćby na GSM-R. Teraz dobiega on chyba końca. Oprócz tego odbywają się przetargi na poszczególne systemy sterowania. Tymczasem jest jeszcze dość daleko do nowych uwarunkowań prawnych. To wszystko dopiero przed nami. Wydaje się, że pilnego prawnego uregulowania wymagają kwestie techniczne. Konieczne jest wydanie odpowiednich rozporządzeń. Należy także określić standardy interfejsu, ponieważ tego na razie nie ma i stąd właśnie pytanie, na jakich liniach maszyniści będą szkoleni. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Pan prezes Jurkiewicz, proszę bardzo.

Prezes Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych Wojciech Jurkiewicz:

Nazywam się Wojciech Jurkiewicz, reprezentuję Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych, czyli firmy prywatne skupione w organizacji pracodawców. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, chciałbym podzielić się kilkoma uwagami na temat dyskutowanych problemów. Po pierwsze, chcę podziękować panu prezesowi Ignacemu Górze za wykazaną inicjatywę. Jest to inicjatywa bardzo odważna i niezmiernie istotna. Po drugie, pozwolę sobie odnieść się do wypowiedzi pana prezydenta Miętka. Czynię to już niemal tradycyjnie. Zawsze muszę się odnieść do pana wystąpień, panie prezydencie. Był pan łaskaw przedstawić posłom dość hiobową wizję polskich kolei. Wynika z niej, że pociągi prowadzą tylko źle wyszkoleni i przemęczeni maszyniści. Tymczasem to nie jest prawda, zaprzeczam tej wizji. Na polskich kolejach pracuje mnóstwo doskonałych, wspaniałych fachowców oddanych służbie kolejowej, którzy doskonale znają swoje rzemiosło i bardzo bezpiecznie prowadzą pociągi. Oczywiście jak w każdej działalności także i w naszej kolejowej zdarzają się patologie i ludzie nieodpowiedzialni. Z patologiami trzeba walczyć, a nieodpowiedzialnych maszynistów eliminować. Myślę, że w tej kwestii wszyscy się zgadzamy.

Proszę państwa, chcę podkreślić, że dzisiejszy system monitorowania i ewidencjonowania czasu pracy maszynistów jest systemem, który funkcjonuje. Można sobie naturalnie postawić pytanie, czy ten system wystarcza. Przypominam, że zgodnie z prawem maszyniści mają obowiązek składać oświadczenia, czy pracują dla jednego pracodawcy, czy dla dwóch lub więcej. Pracodawcy raz na kwartał raportują na temat czasu pracy maszynistów do prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który na tej podstawie dokonuje weryfikacji i wynajduje maszynistów pracujących dla dwóch lub więcej przewoźników oraz sprawdza prawdziwość składanych oświadczeń. Jeżeli ten obowiązek nie jest dopełniony, podlega penalizacji. Tak wygląda dzisiejszy stan prawny w tym zakresie.

Czy będziemy w stanie stworzyć lepszy system? Z pewnością tak. Dziś powinniśmy jednak skupiać się na tym, żeby przede wszystkim uszczelniać istniejący system i żeby działał on możliwie skutecznie. Całkowicie zgadzam się z panem Miętkiem, który stwierdził, że każdy rozsądny przedsiębiorca, przewoźnik kolejowy, który przestrzega przepisów i dba o to, aby eliminować te wszystkie patologie, o jakich wiemy, o jakich słyszeliśmy, a które prowadzą do wielu niebezpiecznych sytuacji, przynajmniej potencjalnie. Przedsiębiorcom zależy na eliminowaniu takich przypadków, ponieważ jeśli przedsiębiorca przestrzega zasad, a za konkurencję ma kogoś, kto ich nie przestrzega, wówczas

z góry stoi na gorszej pozycji. Uczciwym przedsiębiorcom trudno jest konkurować z tymi, którzy zasady łamią. Jest to całkowicie oczywiste.

Szanowni państwo, warto w tym miejscu wskazać na jeden, niezwykle istotny element, a mianowicie tzw. element autorytetu czynnika społecznego pośród maszynistów i braci kolejarskiej. Chodzi o to, aby osoby cieszące się wysokim zaufaniem społecznym reagowały na tego rodzaju sytuacje. Chciałbym z tego miejsca zwrócić się do państwa z apelem i prośbą o to, abyśmy wspólnie zdecydowanie reagowali na wszelkie tego typu przypadki, które nie mieszczą się w obowiązujących ramach prawnych.

Kilka spostrzeżeń na temat egzaminów. Rozłączenie procesu szkolenia i egzaminowania oraz wyłączenie egzaminów z zakresu działania przewoźników kolejowych jest doskonałym pomysłem. Czy nie zmieści się on w interpretacji dyrektyw unijnych dokonanych na pierwszy rzut oka, tego nie wiem, ale na pewno wyłączenie egzaminów z kompetencji ośrodków szkoleniowych i przekazanie ich w gestię państwowego organu będzie sposobem na przygotowanie kadry o wyższych umiejętnościach. Skończy się po prostu chodzenia na skróty.

Jako związek będziemy tej inicjatywie kibicować. Deklarujemy chęć wzięcia udziału w realizacji tego pomysłu. Służymy naszym doświadczeniem i naszymi specjalistami, ludźmi pracującymi na kolei. Zrobimy co w naszej mocy, aby stanowione prawo było dobre i służyło jak najlepiej polskiej kolei. Nasza kolej zasługuje na jak najlepsze rozwiązania i jak najlepszych ludzi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Ostatnim mówcą będzie pan przewodniczący Jerzy Polaczek. Proszę, panie przewodniczący.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Podzielę się z państwem kilkoma uwagami, które nasunęły mi się na kanwie tej ciekawej dyskusji. Myślę, że dyskusja nigdy nie zostanie ostatecznie zakończona. Można ją tylko zamknąć na dany moment, ale proces cały czas ewoluuje. Mam w tym momencie na myśli kwestię zarządzania bezpieczeństwem w sektorze kolejowym.

Chciałbym przypomnieć moim koleżankom i kolegom, że w pierwszej połowie bieżącego roku mamy zaplanowane obrady Komisji poświęcone kompleksowej ocenie stanu bezpieczeństwa w transporcie drogowym, kolejowym i lotniczym za 2017 r. Myślę, że część naszej dzisiejszej dyskusji będzie wtedy bardzo pożyteczna w kontekście oceny bezpieczeństwa na kolei. Wszyscy wiemy, że wypadki na kolei się zdarzają, ale mają różny ciężar gatunkowy. Niektóre z nich budzą żywe zainteresowanie opinii publicznej, że wspomnę tylko o zdarzeniu w Ozimku z kwietna 2017 r. Na przejeździe kolejowym zakleszczyła się ciężarówka, ludzie to zauważyli, podjęli stosowne działania, zgłosili zdarzenie poprzez numer alarmowy, minęło pół godziny, ale system tej informacji nie przetworzył. W konsekwencji doszło do wypadku. Pociąg powinien zostać zatrzymany przed przejazdem, ale tak się nie stało. Tak wygląda, szanowni państwo, druga strona medalu. Można posiadać najwyższe certyfikaty, być najbardziej doświadczonym maszynistą, ale jeśli zawiedzie któryś z czynników systemu zarządzania ryzykiem, najczęściej jest to czynnik ludzki, do wypadku dochodzi i tak. To jest, jak wspomniałem, druga strona medalu.

Proszę państwa, chciałbym na podstawie dzisiejszej dyskusji zasygnalizować kilka spraw, które, jak mi się wydaje, są godne odnotowania. Po pierwsze, jestem zdania, że warto przeanalizować w drugim półroczu bieżącego roku w sposób całościowy wszystkie przepisy dotyczące systemu uzyskiwania uprawnień w transporcie kolejowym, lotniczym i drogowym. W transporcie kolejowym został wyznaczony dobry kierunek. Prezes UTK wspólnie z resortem infrastruktury podjęli prace na rzecz autonomizacji i całkowitego oddzielenia procesów szkolenia i egzaminowania maszynistów. Podobny model obowiązuje w transporcie lotniczym, gdzie za te kwestie odpowiada Urząd Lotnictwa Cywilnego. W transporcie drogowym z kolei działa system, w ramach którego WORD zostały w 2004 r. przekazane pod nadzór marszałków województw. Wydaje się, że warto przeanalizować, czy w zakresie zarządzania bezpieczeństwem w transporcie drogowym, jeśli chodzi o uzyskiwanie uprawnień przez egzaminatorów jak i kierowców, nie należa-

łoby powrócić do modelu, który funkcjonował kiedyś przez lata, a mianowicie do odpowiedzialności ministra właściwego do spraw transportu drogowego za kwestie szkolenia kierowców.

Druga rzecz, która moim zdaniem zasługuje na analizę na kanwie działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, to wpływ rekomendacji płynących ze zdarzeń kolejowych i wypadków. Chodzi o to, jaki jest ich wpływ na system jako taki. Szczególnie istotne są rekomendacje oddziałujące bezpośrednio na zarządcę infrastruktury i na maszynistę. Niektóre konkluzje zalecają powszechne zastosowanie pewnych rozwiązań i zachowań.

I wreszcie trzecia rzecz to kwestia dotycząca wzmocnienia roli Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych jako istotnego elementu kształtowania kultury pracy na kolei. W skrócie rzecz ujmując i kolokwialnie, chodzi o to, aby w przyszłości nie dochodziło do zdarzeń, które są powtarzalne i których można uniknąć. Ta reguła obowiązuje powszechnie w ramach systemu transportu lotniczego. W przypadku transportu drogowego czynnik ludzki jest dominujący jeszcze bardziej. Wynika to z faktu, że liczba uczestników ruchu idzie w miliony i można mnożyć przykłady większej lub mniejszej nieodpowiedzialności kierowców.

Podsumowując moje wystąpienie i niejako zamykając dyskusję, chciałbym zaproponować, opierając się na inicjatywie pana prezesa Góry, żeby spróbować z poziomu Ministerstwa Infrastruktury przeanalizować w spokojny sposób cały obszar obowiązujących przepisów dotyczących uzyskiwania uprawnień i czasu pracy. Powinno to zostać zrobione w czasie bieżącego roku. Rozumiem, że z punktu widzenia związków zawodowych czas pracy jest tym elementem, który ma kluczowe znaczenie, zwłaszcza w sytuacji otwartego rynku i wykonywanie obowiązków przez część maszynistów u kilku przewoźników, co – o ile dobrze zrozumiałem, nierzadko jest przyczyną różnych zdarzeń na kolei.

Dzisiejsza dyskusja, w mojej ocenie, była niezwykle pożyteczna, choćby także i z tego względu, że będzie pomocna w planowanym w ciągu dwóch najbliższych miesięcy spotkaniu z przedstawicielami Urzędu Lotnictwa Cywilnego, UTK i Ministerstwa Finansów w sprawie oceny stanu bezpieczeństwa w transporcie w roku 2017. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. O zabranie głosu proszę pana prezesa Ignacego Górę.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Prawdę mówiąc, w tej części dyskusji pytań pod naszym adresem było niewiele. Odnotowałem jedno, zadane przez pana posła Lamczyka. W skrócie można powiedzieć, że chodziło o kwalifikacje związane z nabywaniem autoryzacji przez maszynistów na liniach kolejowych wyposażonych lub niewyposażonych w ETCS. Chcę państwa poinformować, że kwalifikacje są zdobywane przez pracowników w zależności od konkretnych potrzeb. Podam przykład. Maszynista jeździ tylko po liniach niewyposażonych w ETCS. W takiej sytuacji nie ma potrzeby, żeby zdobywał tego rodzaju kwalifikacje, no bo w jakim celu? Jeżeli nawet by je zdobył, to i tak te kwalifikacje utraci, bez względu na fakt, czy są to kwalifikacje na tabor, czy na infrastrukturę. On ich po prostu nie potrzebuje. Maszynistów szkolimy na znajomość odcinków linii lub infrastruktury wyposażonej w ETCS, ale tylko wtedy, gdy rzeczywiście maszynista takie odcinki obsługuje, czyli prowadzi na tych odcinkach pociągi.

Jeśli chodzi o pozostałe kwestie poruszone przez pana posła związane z interfejsami i pewnym brakiem kompatybilności, to problem jest nam znany i na szczęście tego rodzaju przypadki są pojedyncze. Podzielam oczywiście pogląd, że one w ogóle nie powinny mieć miejsca. Znajdujemy się w stałym kontakcie z zarządcą infrastruktury i podejmujemy konieczne działania, aby niezwłocznie doprowadzić do pewnej normalności w tym zakresie, jeśli można to tak określić. Chodzi nam o uzyskanie pełnej kompatybilności i współdziałania urządzeń zabezpieczających ruch kolejowy niezależnie od tego, jakie są to urządzenia i niezależnie od tego, kto jest ich producentem.

Szanowni państwo, chciałbym bardzo serdecznie podziękować Wysokiej Komisji i panu przewodniczącemu za umożliwienia nam zaprezentowania i poruszenia na posiedzeniu Komisji Infrastruktury niezwykle ważnej kwestii, jaką jest egzaminowanie i monitoro-

wanie maszynistów. Tak jak powiedziałem, przede wszystkim zależy nam na poprawie jakości wyszkolenia maszynistów. Chcielibyśmy także uzyskać wpływ na pewną weryfikację ośrodków, które prowadzą szkolenia maszynistów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Dziękuję, panie prezesie. W ramach ogólnych podziękowań kieruję na pana ręce podziękowanie za cenną inicjatywę wykazaną przez UTK w związku z niezwykle istotnym zjawiskiem, jakim jest szkolenie i egzaminowanie maszynistów oraz monitorowanie ich czasu pracy.

Szanowni państwo, na zakończenie chciałbym prosić o zabranie głosu osobę niezwykle ważną w branży kolejowej, tzn. pana ministra Andrzeja Bittela, podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Chcą poprosić pana ministra o komentarz do przedłożonej propozycji oraz o kilka słów ogólnej oceny spraw związanych z bezpieczeństwem na kolei. Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję, panie przewodniczący. Dwa komplementy jednego wieczoru, to chyba zbyt wiele jak dla mnie. Nie wiem, czy będę mógł zasnąć. Ale teraz już poważnie.

Szanowni państwo, podobnie jak przedmówcy rozpocznę od podziękowań za zajęcie się tym tematem na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Bezpieczeństwo na kolei to jeden z kluczowych priorytetów w działaniach Ministerstwa Infrastruktury. Zajmujemy się tą tematyką w ramach naszych kompetencji konstytucyjnych, możliwości ustawodawczych i wszelakich innych związanych choćby z nadzorem nad niektórymi spółkami i współpracą z Urzędem Transportu Kolejowego. Myślę, że ta sprawa jest oczywista.

Dzisiaj Wysoka Komisja poświęciła swoją uwagę kwestiom związanym z rozpoczęciem dyskusji nad kształtem nowego modelu szkoleń i egzaminowania maszynistów. Celem zmian jest podniesienie sprawności i jakości działania systemu. Od razu zaznaczam, że nie chodzi głównie nam o to, żeby pochwalić się, iż przeszkolimy i przeegzaminujemy więcej maszynistów, chociaż pod tym względem oczekujemy wzrostu. Przede wszystkim zależy nam na poprawie jakości szkoleń i egzaminów. Trzeba sobie jasno powiedzieć, że istnieje wiele podmiotów, które w tej chwili świetnie radzą sobie ze szkoleniami i egzaminami. Do efektów ich pracy nie mamy żadnych zastrzeżeń. Wyszkoleni maszyniści posiadają naprawdę bardzo wysokie kwalifikacje i gwarantują odpowiednio wysoką jakość pracy, a co za tym idzie odpowiedni poziom bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. Odnotowujemy jednak także i inne przypadki, takie które nie powinny mieć miejsca. Jeśli spojrzymy na zagadnienie statystycznie, to okaże się, że problem wymaga kompleksowego podejścia. Trzeba o nim otwarcie rozmawiać ze wszystkimi zainteresowanymi, ponieważ zależy nam na stworzeniu systemu, który zagwarantuje na kolei bezpieczeństwo. Fakt, że toczy się dyskusja o kwestiach związanych z bezpieczeństwem na kolei, czy to w kontekście maszynistów jako grupy krytycznej, czy jakimś innym, doceniam rozważania erystyczne przewodniczącego Zasady, jest pozytywnym zjawiskiem. Myślę, że warto powiedzieć w tym miejscu, że na posiedzeniu trójstronnego zespołu podjęto prace mające na celu opracowanie założeń do ustawy o czasie pracy maszynistów. W nurt tego działania włącza się inicjatywa przedstawiona dzisiaj przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. UTK pokazał kierunek, w którym będziemy podążać, jeśli chodzi o egzaminowanie maszynistów.

Zawsze oczywiście można postawić pytanie, a co z dyżurnymi ruchu, co z przedstawicielami kolejnych zawodów, których przedstawiciele odpowiadają za bezpieczeństwo ruchu na kolei. To pytanie na razie traktujemy jako otwarte. W tej chwili zagadnienia związane z czasem pracy maszynistów traktujemy jako swoisty pilotaż.

Uważam, że bardzo dobrze, iż dyskusja trwa, będziemy w niej aktywnie uczestniczyć. Myślę, że posłuży jej również planowane podsumowanie roku 2017 w zakresie bezpieczeństwa transportu. Jeśli chodzi o kolej, to najbardziej boli nas, jeśli tak można powiedzieć, stan bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych. Tam ma miejsce najwięcej przypadków naruszenia zasad bezpieczeństwa. Drugi, równie tragiczny aspekt to przekraczanie linii kolejowej w niedozwolonym miejscu. Na co dzień, dzięki podłączeniu

do systemów Polskich Linii Kolejowych obserwuję sytuację, widzę jak się odbywa przepływ informacji i jak one są tragiczne. Chodzi mi o osoby przekraczające linię kolejową w niedozwolonym miejscu, które z tego tytułu poniosły śmierć. Myślę, że mamy tutaj wielkie pole do działania. Nie wyregulujemy jednak tych kwestii przepisami. Pozostaje tylko ewentualne wygrodzenie linii kolejowej, ale tego się oczywiście nie da zrobić. Niezwykle ważna jest edukacja i przekazywanie określonej wiedzy oraz kształtowanie pożądanych postaw już od wieku przedszkolnego. Zawsze warto ludzi edukować, w każdym wieku. Muszą wiedzieć, czym grozi przekraczanie linii kolejowej w niedozwolonym miejscu. Działania w tym zakresie są niezbędne bez względu na to, jaki model docelowo wybierzemy.

Przejazdy kolejowe to osobna kwestia. Nie powinno budzić niczyjego zdziwienia, że kolejarze odpowiadają za przejazd i jego zabezpieczenie. To wiadomo, z tym że za organizację ruchu i za znaki drogowe, za ich wymianę i pilnowanie, aby były czytelne odpowiada oczywiście zarządca drogi. W tym miejscu mamy zatem pewien styk kompetencji, który zwykle kończy się jednym pytaniem: czy zarządca drogi ma pieniądze na przeprowadzenie wymienionych czynności na bieżąco, szczególnie w miejscach, w których nie występują fizyczne zabezpieczenia linii kolejowej? Przejazdy o niższych kategoriach są bardziej niebezpieczne, ale to też informacja oczywista.

Kończąc tę przydługą wypowiedź, chcę raz jeszcze podziękować Wysokiej Komisji za podjęcie tematu i za bardzo ciekawą dyskusję, której mogłem się przysłuchiwać. Pokazuje ona, że bezpieczeństwo na kolei leży na sercu nam wszystkim i bardzo dobrze, że tak jest. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję za komentarz, panie ministrze. Panu prezesowi dziękuję za interesującą prezentację i odpowiedzi na zadane pytania. Wszystkim państwu dziękuję za udział w obradach. Zamykam posiedzenie Komisji.